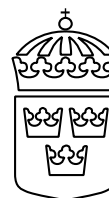


Regeringens proposition 2019/20:24



Sänkt skatt på drivmedel

Prop.
2019/20:24

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 17 oktober 2019

Morgan Johansson

Per Bolund
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en sänkning av koldioxid- och energiskatten på bensin och diesel.

Förslaget föranleder ändringar i lagen om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	4
3	Ärendet och dess beredning	10
4	Sänkt skatt på drivmedel	10
4.1	Bakgrund	10
4.2	Sänkt koldioxidskatt och energiskatt på bensin och diesel m.m.	11
5	Konsekvensanalys	14
5.1	Syfte och alternativa lösningar	14
5.2	Offentligfinansiella effekter	15
5.3	Effekter för företagen	15
5.4	Effekter för enskilda	16
5.5	Effekter för miljön	17
5.6	Effekter för myndigheter och domstolar	17
5.7	Förslagets förenlighet med EU-rätten	18
6	Författningskommentar	18
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	18
Bilaga 1	Promemorians lagförslag	19
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Sänkt skatt på drivmedel	25
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 oktober 2019	26

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2019/20:24

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 och 1 b §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §¹

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 95 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 57 öre per liter
	– alkylatbensin	2 kr 00 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	4 kr 62 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 60 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 84 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	7 kr 46 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	887 kr per m ³	3 360 kr per m ³	4 247 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 389 kr per m ³	2 236 kr per m ³	4 625 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 694 kr per m ³	2 236 kr per m ³	4 930 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 852 kr per m ³	2 236 kr per m ³	5 088 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 140 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	4 675 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 516 kr per 1 000 m ³	2 516 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	981 kr per 1 000 m ³	2 516 kr per 1 000 m ³	3 497 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	675 kr per 1 000 kg	2 924 kr per 1 000 kg	3 599 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 60 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §²

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	4 kr 10 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 69 öre per liter
	– alkylatbensin	2 kr 07 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	4 kr 66 öre per liter
	b) miljöklass 2	4 kr 13 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 72 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	5 kr 02 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	7 kr 61 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	903 kr per m ³	3 420 kr per m ³	4 323 kr per m ³
	b) inte har försetts med			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 461 kr per m ³	2 246 kr per m ³	4 707 kr per m ³
	miljöklass 2	2 777 kr per m ³	2 246 kr per m ³	5 023 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 941 kr per m ³	2 246 kr per m ³	5 187 kr per m ³
4.	2711 12 11–2711 19 00 Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 160 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg	4 758 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00 Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 561 kr per 1 000 m ³	2 561 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	998 kr per 1 000 m ³	2 561 kr per 1 000 m ³	3 559 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	687 kr per 1 000 kg	2 976 kr per 1 000 kg	3 663 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	4 kr 13 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 72 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §³

För kalenderåret 2020 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För kalenderåret 2021 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

1. 1 § första stycket 3 a samt 4–6 ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket,

2. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 ska

a) koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket, och

b) energiskatt betalas med belopp som motsvarar summan av de i 1 § angivna energiskatte- och koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket med ett årligt tillägg av två procentenheter, med avdrag för det omräknade koldioxidskattebeloppet enligt a.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2018.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2019.

Beloppen enligt andra stycket 1, 2 a och 2 b avrundas var för sig till hela kronor och ören.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

För att motverka ökade pumppriser på bensin och diesel som kan uppstå när inblandningen av biodrivmedel ökar till följd av reduktionsplikten samt genom indexering av drivmedelsskatter 2020 har promemorian Sänkt skatt på drivmedel tagits fram inom Finansdepartementet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2019/03089/S2).

Lagrådet

Förslaget i denna proposition är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande.

4 Sänkt skatt på drivmedel

4.1 Bakgrund

Koldioxidskatt och energiskatt tas ut på bensin och diesel. Skattesatserna på drivmedel framgår av 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE.

Sedan 1994 ska en årlig indexomräkning ske av såväl koldioxid- och energiskattesatserna på bl.a. bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). Syftet med indexeringen är att realvärdesäkra skattesatserna. För bensin och diesel beaktas sedan den 1 januari 2016 även utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) vid den årliga omräkningen.

För perioden fr.o.m. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 är däremot skattebeloppen för bensin och diesel bestämda endast utifrån faktiska förändringar av KPI. Den förändringen föranleddes av riksdagens tillkännagivande om Statens budget 2019 Rambeslut (bet. 2018/19:FiU1, rskr. 2018/19:62). Vid riksdagsbehandlingen biföll riksdagen reservation 1 under punkt 1, reservation 5 under punkt 2 och i övriga fall utskottets förslag till riksdagsbeslut. Tillkännagivandet innebar bl.a. att skatten på bensin och diesel skulle sänkas motsvarande BNP-indexeringen för andra halvåret 2019. De reservationer som bifölls av riksdagen innebar att medel avsattes för en sänkning under 2019 men däremot inte för sänkningar under efterkommande kalenderår. Indexering ska enligt gällande regler återigen ske både avseende KPI och BNP från 1 januari 2020. Beräkningen av 2020 års koldioxid- och energiskattesatser ska ske utifrån den faktiska förändringen i KPI under perioden juni 2018 och juni 2019.

Den 1 juli 2018 infördes en reduktionsplikt för inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel (prop. 2017/18:1, FiU2017/18:1, rskr. 2017/18:54). Syftet med reduktionsplikten är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel för att på sikt kunna nå en fossilfri fordonsflotta. En reduktionsplikt innebär en skyldighet att minska

utsläppen av växthusgaser från bensen och diesel genom inblandning av biodrivmedel. I samband med att reduktionsplikten infördes ändrades skattereglerna för bensen och diesel på så sätt att samma koldioxid-skattenivå gäller för hela bränsleblandningen bensen och diesel. Tidigare hade det inblandade bibränslet varit skattebefriat.

I ett inledningsskede bedömdes det som viktigt att sätta reduktionsnivåerna utifrån befintlig andel biodrivmedel i bensen och diesel för att marknaden skulle få tid för anpassning av produktionen av biodrivmedel. I samband med införandet beslutade riksdagen att reduktionsnivåerna skulle ändras fr.o.m. den 1 juli 2018, den 1 januari 2019 och den 1 januari 2020. Regeringen aviserade redan vid införandet av reduktionsplikten (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 6.15, s. 373) att schablonen för hur stor andel av bensen respektive diesel som utfås av biomassa kommer behöva uppdateras över tid med förändringar av skatteuttaget för koldioxidskatt som följd. Den första gång sådana uppdateringar bör ske bedömdes då vara inför ikraftträdandet av de reduktionsnivåer i reduktionsplikten som sker den 1 januari 2020. Regeringen föreslog också att en justering av energiskatten på drivmedlen inom reduktionsplikten skulle genomföras för att motverka höjda priser av drivmedlen till konsument, de s.k. pumppriserna.

4.2 Sänkt koldioxidskatt och energiskatt på bensen och diesel m.m.

Regeringens förslag: Koldioxidskatten på bensen sänks med 8 öre per liter och på diesel med 3 öre per liter. Energiskatten sänks med 5 öre per liter bensen och med 6,3 öre per liter diesel.

Koldioxid- och energiskattesatserna för bränslen för år 2020 anges i lagen om skatt på energi.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2020.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Förvaltningsrätten i Falun, Förvaltningsrätten i Linköping, Kammarrätten i Göteborg, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Konsumentverket, Skatteverket, Statskontoret, Svenska Petroleum och Biodrivmedel institutet (SPBI), Tillväxtverket och Transportstyrelsen* har inga synpunkter på förslaget. *Energigas Sverige* och *Naturvårdsverket* tillstyrker förslaget om sänkning av skatten på bensen och diesel i takt med att inblandningsnivåerna till följd av reduktionsplikten ökar, men avstyrker förslaget om sänkning av skatten som motsvarar BNP-omräkningen på två procentenheter. En sådan sänkning motverkar omställningen till biogas och andra höginblandade biodrivmedel samt leder till ökade koldioxidutsläpp och motverkar möjligheterna att nå klimatmålen. *Jordbruksverket, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) och Riksförbundet M Sverige* tillstyrker förslaget i allt väsentligt. *Bil Sweden, Företagarna, Skattebetalarna, Skogsindustrierna, Svemin, Svenskt Näringsliv* och *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker förslaget men är kritiska till BNP-omräkningen och förespråkar ett permanent borttagande. *Transportföretagen* tillstyrker förslaget men efterlyser ett principiellt förhåll-

ningssätt till hur frågan om accelererande priseffekter ska behandlas i framtiden. *Ekonomistyrningsverket (ESV)* och *Konjunkturinstitutet* avstyrker förslaget och anför att tillfälliga ändringar bör undvikas då de innebär ökad komplexitet i skattesystemet. Det efterfrågas en redogörelse av principerna för beskattning framöver för att skapa de långsiktiga spelregler för biodrivmedel som var syftet med reduktionsplikten. *Svenska bioenergiföreningen (Svebio)* avstyrker förslaget och anför att frågan om beskattning av drivmedel kopplat till ökade reduktionspliktsnivåer bör prövas i samband med att kvoter fastställs för perioden fram till 2030. *Skogsstyrelsen*, *Statens energimyndighet*, *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)*, *Trafikanalys* och *Trafikverket* avstyrker förslaget eftersom det försvårar möjligheten att nå de klimatpolitiska målen och urholkar de miljöstyrande effekterna av koldioxid- och energiskatterna. *Regelrådet* anser att det i konsekvensutredningen finns brister framför allt i redovisningen av berörda företag och påverkan på konkurrensförhållanden samt överensstämmelse med EU-rätten.

Skälen för regeringens förslag

För att motverka ökade pumppriser på bensin och diesel som kan uppstå när inblandningen av biodrivmedel ökar till följd av reduktionsplikten samt genom indexering av drivmedelsskatter 2020 föreslås energiskatten på bensin och diesel sänkas. Skatten på koldioxid föreslås sänkas, vilket medför att den generella skattenivån på fossilt kol upprätthålls även 2020 när andelen biodrivmedel i bensin och diesel är högre. Förslagen medför att skatten vid pump, utöver vad som följer av indexeringen med KPI, inte höjs 2020.

Målet med koldioxidskatten har ända sedan den infördes 1991 varit att minska utsläppen av koldioxid från bränslen med fossilt ursprung genom att beskatta det fossila kolinnehållet i bränslet. Skatten sätter också ett pris på utsläpp oberoende av typ av utsläppskälla. Fossilt kol är kol som inte varit del av kolets kretslopp under lång tid. Förbränning av fossilt kol adderar därför ytterligare koldioxid till atmosfären. Kol från biomassa ingår däremot i ett ständigt pågående kretslopp med utsläpp och upptag i kolcykeln. När användningen av hållbara biobränslen ökar kan fossila bränslen ersättas, vilket innebär att utsläppen av växthusgaser från bränslen som innehåller fossilt kol minskar.

De högre reduktionsnivåer inom reduktionsplikten som införs den 1 januari 2020 kommer troligtvis innebära att bränsleblandningen behöver innehålla en högre andel biodrivmedel vilket, allt annat lika, bedöms leda till högre pumppriser. Anledningen till att pumppriset bedöms öka är bl.a. de högre produktionskostnaderna som råder för biodrivmedel jämfört med deras fossila motsvarigheter. Se Energimyndighetens Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel under 2018 för information om produktionskostnader. Vidare innebär nya bestämmelser om vilka ämnen som utgör en restprodukt att de genomsnittliga växthusgasutsläppen för HVO och biobensin kan förväntas öka, vilket innebär att mängden biodrivmedel som krävs för att uppnå reduktionskvoten för diesel och bensin därmed också ökar. Även indexeringen av drivmedelsskatterna påverkar pumppriserna uppåt. Några remissinstanser, bl.a. *Ekonomistyrningsverket* och *Konjunkturinstitutet*, har kritiserat förslaget

att sänka skatten på drivmedel för att motverka ökade pumppriser och menar att eftersom reduktionsplikten innebär stegvis ökade krav på inblandning av biodrivmedel fram till år 2030 så kommer problemet med stigande pumppriser till följd av drivmedlens sammansättning att återkomma. För att skapa tydliga spelregler för biodrivmedel inom reduktionsplikten efterfrågas långsiktiga regler för beskattning av drivmedel. Regeringen instämmer i behovet av att det finns ett tydligt regelverk för reduktionsplikten. Arbetet med utformningen av reduktionsnivåerna kommer att fortsätta framöver. Regeringen har inte för avsikt att i nuläget förekomma det arbetet.

Flera remissinstanser som har avstyrkt förslaget har anfört att förslaget försvårar möjligheterna att nå miljömålen. Det kan förvisso finnas en viss risk att en sänkning av drivmedelsskatterna minskar den styrande effekten som dessa miljöskatter har. Det finns dock andra redan beslutade åtgärder som motarbetar den risken. Se vidare i konsekvensutredningen, avsnitt 5.5. *Regelrådets* synpunkter behandlas också i konsekvensutredningen, se avsnitt 5.3.

I tabellen nedan framgår förändringarna för bensin, miljöklass 1 och diesel, miljöklass 1 jämfört med nu gällande skattesatser. KPI har under den aktuella perioden ökat med 1,78 procent. Tillsammans med BNP-tillägget sker en omräkning med 3,78 procent. Förändringar till följd av detta redovisas i tabellen nedan.

Tabell Förändringar av skattesatser den 1 januari 2020 jämfört med skattesatser den 1 juli 2019
Öre per liter

Energislag	Bensin, miljöklass 1	Diesel miljöklass 1
KPI-indexering koldioxidskatt	5	4
KPI-indexering energiskatt	7	4,2
BNP-indexering (+ 2.p.e läggs på energiskatt)	13	9,3
Sänkt koldioxidskatt	-8	-3
Sänkt energiskatt	-5	-6,3
Summa	12	8,2

Sammanfattningsvis föreslås därför att koldioxidskatten per liter sänks på bensin med 8 öre och på diesel med 3 öre och att energiskatten sänks med 5 öre per liter bensin och 6,3 öre per liter diesel i förhållande till de indexomräknade skattesatserna för 2020 som annars skulle gälla utifrån nuvarande regelverk.

Remissinstanserna har inte anfört sådana skäl att regeringen bedömer att förslaget om sänkt skatt på drivmedel bör utformas på annat sätt.

För att säkerställa att förändringarna av beskattningen inte ska medföra något element som är att anse som statligt stöd föreslås förändringarna gälla de generella koldioxid- och energiskattesatser som gäller för de drivmedel som definitionsmässigt omfattas av 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 LSE. Utöver de drivmedel som omfattas av reduktionsplikten

Prop. 2019/20:24 ingår i dessa definitioner flygbensin, flygfoto-gen samt vissa oljor med hög svavelhalt.

Skattesatserna fastställs i lag

Enligt gällande regler ska skattesatserna i 2 kap. 1 § LSE årligen indexeras med förändringen i KPI därutöver ett schabloniserat tillägg med två procentenheter till KPI-omräkningen. Det sker vanligen genom att regeringen i en förordning lägger fast det kommande kalenderårets koldioxid- och energiskattesatser i enlighet med reglerna i LSE. I denna proposition föreslås emellertid sänkningar av koldioxid- och energiskattesatserna på bensin och diesel. De skattesatser som ska gälla vid ingången av 2020 för bensin och diesel kommer därför uttryckas i 2 kap. 1 § LSE vid en nivå som motsvarar normalskattenivån med beaktande av omräkningen. Då tillämpliga skattesatser kommer framgå direkt av lag kommer förordningen inte att tillämpas. Av lagtekniska skäl föreslås därför att koldioxid- och energiskattesatserna för samtliga bränslen för 2020 anges i 2 kap. 1 § LSE.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

Lagförslag

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 1 och 1 b §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi.

5 Konsekvensanalys

5.1 Syfte och alternativa lösningar

Förändringarna motverkar ökade pumppriser på bensin och diesel som kan uppstå till följd av ökad inblandning av biodrivmedel och indexering av drivmedelsskatter 2020. Förändringarna av koldioxidskatten medför också att den generella skattenivån på fossilt kol upprätthålls även 2020 när andelen biodrivmedel i bensin och diesel är högre.

Ett alternativ vore att inte göra några förändringar. Att inte göra några förändringar av koldioxid- och energiskatten skulle innebära att priset vid pump blir högre än med förslagen i denna proposition och att koldioxidskatten inte skulle spegla den högre andelen biodrivmedel i bensin och diesel. Energiskatteskillnaden mellan bensin och diesel ökar marginellt i och med förslaget. Eftersom denna utgör en skatteutgift i redovisningen av skatteutgifter 2019 (skr. 2018/19:98) gör förslaget att denna skatteutgift ökar något. Konsekvensbedömningarna i denna proposition avser primärt effekterna av de föreslagna förändringarna av koldioxid- och energiskattesatserna.

Justeringen av koldioxidskatten innebär en lägre koldioxidskatt med 8 öre per liter på bensin och med 3 öre per liter på diesel jämfört med de skattebelopp som följer av den årliga indexeringen, se avsnitt 4.2. Därutöver föreslås energiskatten på bensin sänkas med 5 öre per liter och på diesel med 6,3 öre per liter. Sammantaget innebär det, exklusive moms, en sänkning av skatten på bensin med 13 öre och på diesel med 9,3 öre per liter. Förslaget minskar statens skatteintäkter med totalt 0,92 miljarder kronor 2020 och med 0,85 miljarder kronor år 2021 och 0,83 miljarder kronor år 2022. Den varaktiga effekten bedöms vara minskade skatteintäkter med 0,88 miljarder kronor. Av förändringen i skatteintäkter 2020 motsvarar drygt 0,4 miljarder kronor sänkningar av koldioxidskatten och knappt 0,5 miljarder kronor sänkningar av energiskatten.

5.3 Effekter för företagen

De allra flesta företag som berörs av förslaget påverkas genom ett förändrat pris på bensin och diesel. Bedömningen i denna proposition rör enbart prisändringen till följd av förslaget om förändrade skattesatser i denna promemoria (avsnitt 4.2). Totalt innebär förslagen i denna proposition en sänkning av skatten på bensin med 13 öre per liter och en sänkning av skatten på diesel med 9,3 öre per liter exklusive moms jämfört med vad som skulle följa 2020 enligt nu gällande regler.

I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. Huvudsakligen påverkas därför de näringssektorer som i hög grad är beroende av vägtransporter. Skattesänkningen på diesel påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Förslaget bedöms även medföra viss kostnadsminskning för svenskt jord- och skogsbruk samt gruvindustri då förslaget innebär lägre skatt på diesel jämfört med den skattenivå som följer av den årliga indexeringen. *Regelrådet* efterfrågar uppskattningar på hur mycket av förändringen som kommer företagen till godo. Det kan noteras att för diesel antas att 73 procent förbrukas av företag, för bensin är motsvarande siffra 18 procent. Av bruttoeffekten är det dessa andelar av den offentligfinansiella effekten som kommer företagen till godo, vilket motsvarar ca 0,46 mdkr 2020. Över tid antas dock att det sker viss övervältring. Det antas att de minskade kostnaderna ökar vinsterna, sänker varans pris samt ökar löneutrymmet. På lång sikt antas hela skattesänkningen övervältras på lönerna via högre lönesumma, och av detta följer att vinsterna förblir oförändrade.

Den förändrade årskostnaden beror i varje enskilt fall på hur många fordon företaget brukar, hur långt fordonen framförs, vilket bränsle de drivs med och vilken förbrukning av drivmedel fordonen har. Exempelvis blir nedan beskrivna kostnadsförändringar lägre om lastbilarna drivs på höginblandade biodrivmedel (som inte omfattas av skattesänkningen). Ett åkeri som använder ett fjärrbilskeppage som framförs 12 000 mil om året och förbrukar fyra liter diesel per mil får genom förslaget minskade kost-

nader på drygt 4 500 kronor per år ($0,093 \text{ kr/l} * 12\,000 \text{ mil} * 4 \text{ l/mil} \approx 4\,500 \text{ kr}$). För en buss i stadstrafik som drivs på diesel och framförs 5 500 mil per år och drar ungefär fyra liter per mil förväntas kostnaderna till följd av förslaget minska med ca 2 000 kronor per år ($0,093 \text{ kr/l} * 5\,500 \text{ mil} * 4 \text{ liter/mil} \approx 2\,000 \text{ kr}$).

Omfattningen av s.k. ekonomitankning är inte klarlagd, men får allmänt sett ses som ett större problem när priset i grannländer avviker kraftigt från det i Sverige. Förslaget bedöms inte på något väsentligt sett påverka denna omfattning, även om det på marginalen inte går att utesluta viss påverkan.

Skatteförändringarna utgår från skattebelopp som ändå kommer ändras vid årsskiftet i och med den årliga indexeringen. Förslaget bedöms därmed inte påverka företagens administrativa kostnader varken på kort eller lång sikt. Förslaget bedöms inte föranleda förändringar av några andra kostnader för företagen.

Koldioxidskatt och energiskatt på bensin och diesel tas ut enligt samma regelverk oavsett företagets storlek, även återbetalning av koldioxidskatt inom jord- skogs- och vattenbrukssektorerna gäller för alla företag oavsett storlek, givet att kriterierna för återbetalningen är uppfyllda. Bedömningen är därför att det vid utformningen av förslagen inte är motiverat att särskild hänsyn tas till små företag.

5.4 Effekter för enskilda

Drivmedel beskattas i Sverige med koldioxidskatt, energiskatt och mervärdesskatt. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson. På drivmedel utgår mervärdesskatt med 25 procent. För företag som har rätt att dra av denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt.

Totalt bedöms den föreslagna sänkningen av skattenivåerna innebära att priset på bensin inklusive moms för en enskild minskar med drygt 16 öre per liter ($13 \text{ öre/l} * 1,25$). För diesel väntas priset till följd av skattesänkningen minska med 11,6 öre per liter inklusive moms. Sänkningen av skatten på bensin påverkar fler hushåll direkt än sänkningen av skatten på diesel. För många bilister som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skattesänkningen på bensin lägre kostnader med knappt 150 kronor per år ($0,13 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\,500 \text{ mil} * 0,6 \text{ l/mil}$) jämfört med om skattenivån som följer av den årliga indexeringen skulle gälla. Vid en sådan redovisning för en bilist som kör på diesel kan sänkningen innebära lägre kostnader med ungefär 100 kronor per år.

Effekten på hushåll skiljer sig beroende på vad det är för typ av hushåll, biltyp, samt i vilken grad hushållet är beroende av bilen. Det senare kan skilja markant mellan hushåll i glesbygd och hushåll i stadsregioner med god tillgång till kollektivtrafik. Förslaget bedöms sammantaget påverka boende på landsbygden mer än boende i storstadsregionerna. Detta baseras på att körsträckorna per invånare ofta är högre i mer glesbebyggda län och att varor där kan behöva transporteras längre. Körsträckan per personbil är enligt Trafikanalys förvisso högst i Stockholms län men då en lägre andel av hushållen äger personbil och möjligheten att använda alternativa trans-

portmedel är större än i mer glesbebyggda län bedöms förslaget påverka glesbygden mer än storstadsregionerna.

Förslagen innebär även att skatten på flygbensin sänks med 0,13 kronor per liter. Kostnadsminskningen kan uppgå till drygt 5 kronor per flygtimme ($0,13 \text{ kr/l} * 30 \text{ l/h} * 1,25 \approx -5 \text{ kr/h}$).

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Fordon registrerade på män körs också i genomsnitt något längre per år. Även om en del av kostnaderna sannolikt omfördelas inom hushållen bedöms ändå generellt förändringar i bränslebeskattningen påverka män mer än kvinnor. Förslaget bedöms därmed på marginalen ekonomiskt gynna män mer än kvinnor.

5.5 Effekter för miljön

Förslaget att sänka skattesatserna på bensin och diesel gör att det blir något billigare att köra bil samt att andelen rörliga kostnader förknippade med brukande av bil minskar. Detta bedöms, allt annat lika, öka koldioxidutsläppen något. Omställningen till minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn och överflyttning till andra transportslag tenderar att minska något. Det kan, som några remissinstanser anfört, minska möjligheterna att nå klimatmålen. Samtidigt finns det tidigare beslutade åtgärder som bör leda till minskade växthusgasutsläpp. De höjda reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten gör att utsläppen från en genomsnittlig liter bensin eller diesel minskar. Indexeringen av energi- och koldioxidskatten på bensin och diesel gör också att de totala skattebeloppen på bensin och diesel är relativt oförändrade när hänsyn tagits till den allmänna prisutvecklingen.

De föreslagna förändringarna av energiskatten förändrar bränslenas beskattning per kilowattimme. I den mån energiskatten ska verka för en mer effektiv energianvändning bör energiskatten vara proportionell mot drivmedlets energiinnehåll för en effektiv styrning. Förslaget ökar marginellt energiskatteskillnaden mellan bensin och diesel och bedöms därmed på marginalen bidra till en mindre effektiv styrning av energianvändningen i transportsektorn.

5.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget förväntas medföra vissa kostnader av engångskaraktär för Skatteverket. Dessa kostnader består av kostnader för åtgärder för att tillgodose företagens informationsbehov. Förslaget torde inte föranleda några behov av informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar. Eventuellt tillkommande kostnader för Skatteverket kan hanteras inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra ökade kostnader för andra myndigheter.

Även efter den föreslagna sänkningen av skatterna på drivmedel uppfyller beskattningen föreskrivna minimiskattenivåer i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, EUT L 283, 31.10.2003, s. 51. Förslaget bedöms därför vara förenligt med EU-rätten.

6 Författningskommentar

6.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 4.2.

I paragrafen regleras koldioxid- och energiskattebeloppen för vissa bränslen, däribland bensin och diesel. Ändringarna i *första stycket* innebär att skattebeloppen ändras fr.o.m. ikraftträdandet, dvs. den 1 januari 2020. Skattesatserna anges med belopp inklusive den årliga omräkningen med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex och med det schablonmässiga tillägget om två procentenheter.

1 b §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 4.2.

Ändringen innebär att en omräkning görs av skattebeloppen som anges i 1 § för kalenderåret 2021 och efterföljande kalenderår.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Av den *första punkten* i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna framgår att ändringarna träder i kraft den 1 januari 2020.

Av den *andra punkten* framgår att äldre bestämmelser ska fortsätta att gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att äldre bestämmelser är tillämpliga då skattskyldighet har inträtt före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 och 1 b §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse***2 kap.**1 §⁴

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	3 kr 95 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 57 öre per liter
		– alkylatbensin	2 kr 00 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	4 kr 62 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 60 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 84 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	7 kr 46 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och	887 kr per m ³	3 360 kr per m ³	4 247 kr per m ³

⁴ Senaste lydelse 2019:447.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1	2 389 kr per m ³	2 236 kr per m ³	4 625 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 694 kr per m ³	2 236 kr per m ³	4 930 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 852 kr per m ³	2 236 kr per m ³	5 088 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 140 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	4 675 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 516 kr per 1 000 m ³	2 516 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	981 kr per 1 000 m ³	2 516 kr per 1 000 m ³	3 497 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	675 kr per 1 000 kg	2 924 kr per 1 000 kg	3 599 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 60 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	4 kr 10 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 69 öre per liter
			2 kr 07 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	4 kr 66 öre per liter
			4 kr 13 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 72 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	5 kr 02 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	7 kr 61 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med	903 kr per m ³	3 420 kr per m ³	4 323 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 461 kr per m ³	2 246 kr per m ³	4 707 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 777 kr per m ³	2 246 kr per m ³	5 023 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 941 kr per m ³	2 246 kr per m ³	5 187 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 160 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg	4 758 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 561 kr per 1 000 m ³	2 561 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	998 kr per 1 000 m ³	2 561 kr per 1 000 m ³	3 559 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	687 kr per 1 000 kg	2 976 kr per 1 000 kg	3 663 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	4 kr 13 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 72 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §⁵

För kalenderåret 2020 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För kalenderåret 2021 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

1. 1 § första stycket 3 a samt 4–6 ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket,

2. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 ska

a) koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket, och

b) energiskatt betalas med belopp som motsvarar summan av de i 1 § angivna energiskatte- och koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket med ett årligt tillägg av två procentenheter, med avdrag för det omräknade koldioxidskattebeloppet enligt a.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2018.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2019.

Beloppen enligt andra stycket 1, 2 a och 2 b avrundas var för sig till hela kronor och ören.

⁵ Senaste lydelse 2019:447.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Sänkt skatt på drivmedel

Prop. 2019/20:24
Bilaga 2

Efter remiss har yttranden kommit in från BIL Sweden, Ekonomistyrningsverket, Energigas Sverige, Företagarna, Förvaltningsrätten i Linköping, Förvaltningsrätten i Falun, Hela Sverige ska leva, Kammarrätten i Göteborg, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Konsumentverket, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Naturvårdsverket, Riksförbundet M Sverige (f.d. Motormännen), Regelrådet, Skattebetalarna, Skatteverket, Skogsindustrierna, Skogsstyrelsen, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statskontoret, Svemin, Svenska bioenergiföreningen (Svebio), Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: 2030 sekretariatet, Chalmers tekniska högskola, Energiföretagen Sverige, Fossilfritt Sverige, Greenpeace, Gröna Bilister, Göteborgs Stad, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige (IKEM), Jernkontoret, Kungliga Skogs- och Lantbruksakademien (KSLA), Kungliga tekniska högskolan (KTH), Lantbrukarnas Riksförbund (Skogsägarna), Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), Naturskyddsföreningen, Skogsentreprenörerna, Sveriges kommuner och landsting (SKL) och Sveriges lantbruksuniversitet (SLU).

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 oktober 2019

Närvarande: statsrådet Johansson, ordförande, och statsråden Lövin, Baylan, Hallengren, Hultqvist, Bolund, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Ekström, Eneroth, Nilsson, Ernkran, Lindhagen, Hallberg, Micko

Föredragande: statsrådet Bolund

Regeringen beslutar proposition Sänkt skatt på drivmedel